Nr. 3 Kraków, dnia 1. lutego 1907. Rok V

NOWY KOLEJARZ

ORGAN GALICYJSKICH KOLEJARZY.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi:
Kraków, plac Szczepański L. 7, II. piętro.

Prenumerata roczna 6 kor. — Półroczna 3 kor. — Kwartalna 1 kor. 50 hal. — Pojedynczy numer 30 hal.

Pojedyncze numery można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza" i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Sławkowska 2 i w handlu papieru Wgo Aleksandrowicza, Plac Matejki L. 1.

Rada miasta Krakowa w obec organizacyi c. k. kolei północnej.

Protesty przeciw zamierzonej przez rząd germanizacyjnej organizacyi kolei północnej podniesione na zgromadzeniach kolejarzy w Podgórzu i Krakowie miały na razie ten skutek, że sprawą tą zajęły się Izba handlowa w Krakowie i Rada miasta Krakowa na posiedzeniu dnia 17 stycznia br.

Radny miejski p. Godzicki podniósł kwestyę kolei północnej i zaprotestował przeciwko temu, aby dworzec krakowski i galicyjskie terytoryum kolei północnej oddane zostały pod zarząd we Wiedniu.

P. Godzicki podniósł wielką szkodę dla miasta, wynikającą z przydzielenia dworca upaństwowionej kolei Północnej do centralnego zarządu w Wiedniu. Mowca podniósł, że na dworcu krakowskim urzędują dalej urzędnicy niemieccy i szerzy się tam duch niemczyzny; nadto cierpią interesy handlowe i przemysłowe naszych kupców i przemysłowców z powodu wielkiej odległości zarządu. Mowca przedłożył następujący wniosek: »Uznaje się konieczną potrzebę ze względów narodowych, handlowych i kulturalnych oddania dworca kolei Północnej w Krakowie pod zarząd dyrekcyi kolei państwowych w Krakowie aż do granic kraju i uprasza się mającą wyjechać do Wiednia deputacyę miejską o przedstawienie tej sprawy ministrowi handlu.«

Prezydent Leo zapewnia, że sprawą tą się zajmuje. Gdy minister Derschatta bawił niedawno w Krakowie, prezydent mu ją przedstawił. Obecnie posłowie m. Krakowa do Rady państwa interweniowali w tej sprawie w Wiedniu. Deputacya, która wyjedzie teraz do Wiednia, zająć się powinna także sprawą dworca kolei północnej, w której to sprawie należałoby pójść razem z Izbą handlową, również gorąco tą sprawą zainteresowaną.

Radny miejski p. Fruhling wskazuje na stosunki, panujące na dworcu krakowskim. Niedawno był tam pożar, który w samych towarach sprawił szkodę na 800 000 K. Mimo to jednak znowu wybudowano drewnianą szopę na magazyn i znowu pożar może się powtórzyć. Mowca domaga się, aby w uchwale Rady zwrócono na te fakty uwagę.

Radny miasta p. Konopiński podnosi smutny fakt, że upaństwowienie kolei północnej zaskoczyło rząd, pomimo że sprawa dawno była zdecydowaną. Jest rzeczą niezrozumiałą, dlaczegoby dworzec kolejowy w Krakowie miał być wyłączony z pod kompetencyi państwowej dyrekcyi kolejowej, w temsamem mieście urzędującej. — Mowca zwraca uwagę, że ustawa o upaństwowieniu kolei północnej zapowiada w zakresie personalu urzędniczego i służby uwzględnienie stosunków narodowościowych krajów, przez które kolej przechodzi. Mamy więc prawo żądać, aby w Krakowie i na liniach galicyjskich kolei północnej urzędowali Polacy. Dworzec kolejowy w Krakowie nie odpowiada potrzebie, zanim jednak postawią nowy, należałoby żądać, aby ten, który jest, utrzymano w porządku i czystości, bo zdaje się, że nie jest on nigdy myty (Potakiwania). Mowca popiera zgłoszone wnioski i poleca uwzględnienie także powyższych postulatów.

R. m. Jaworski wyjaśnił, że rząd nie wierzył w upaństwowienie tak szybkie kolei Północnej i dlatego nie przygotował wcielenia urzędników tej kolei do kolei państwowych. Stąd powstała zwłoka w ostatecznej organizacyi. Sprawa wszakże dalszego urządzenia i przydzielenia stacyi krakowskiej nie będzie załatwioną ostatecznie bez wysłuchania życzeń krakowskich kół interesowanych, ponieważ z końcem miesiąca przybędzie tu naczelny dyrektor Dr. Banhans i zasięgnie potrzebnych informacyi.

Rada uchwaliła jednomyślnie wniosek r. m. Godzickiego, oraz wniosek r. m. Fruhlinga co do usunięcia nieporządków na dworcu krakowskim i uchwaliła następującą rezolucyę:

„Rada m. Krakowa uważa budowę nowego dworca w Krakowie oraz oddanie jego i linij galicyjskich kolei północnej pod dyrekcyę krakowską za postulat dla naszych stosunków narodowych, handlowych i kulturalnych, nader doniosły i poleca deputacyi, aby w Wiedniu u odnośnych czynników interweniowała".

Pojechali zatem do Wiednia delegaci Rady miejskiej i Izby handlowej, gdzie złączeni z posłami miasta Krakowa, mieli w myśl powyższej rezolucyi przedstawić rządowi postulaty. We Wiedniu o wszystkiem była mowa, tylko nie o tem co zawiera powyżej cytowana rezolucya, o czem przekonujemy się ze sprawozdań pism codziennych o posłuchaniu u ministra Derschatty. Czytamy tam bowiem:

Prezydent Dr Leo przedstawił potrzebę budowy nowego dworca towarowego i przebudowy dworca osobowego, zwrócił uwagę na opłakane stosunki, panujące na dworcu krakowskim, zarówno na towarowym jak i na osobowym. Stosunki te wytworzone zostały przez długoletnie zaniedbanie ze strony kolei Północnej.

Minister Derschatta oświadczył, że stosunki w Krakowie są mu dobrze znane, że w najbliższych dniach uda się do Krakowa nowy dyrektor kolei Północnej szef sekcyi bar. Bahnhans, i że minister skłonny jest na podstawie wniosków, jakie mu dyrektor kolei przedłoży, poczynić jak najrychlej wszystko, co do poprawy stosunków na dworcu jest potrzebne.

Prezydent Dr Leo poruszył również konieczność urządzenia nowego pociągu nocnego osobowego z Krakowa do Wiednia, aby warstwy mniej zamożne nie były zmuszone do opłacania droższej o 50% taryfy pociągu pospiesznego.

Minister przyrzekł, że się tą sprawą zajmie i dodał, że potrzebę takiego pociągu uznaje.

W powyższych sprawach odbyła deputacya też dłuższą konferencyę z dyrektorem kolei bar. Bahnhansem. Deputacya odniosła wrażenie, że nowy kierownik kolei Północnej świadom jest stanu rzeczy, oraz że ma najlepsze chęci wejścia w porozumienie z reprezentacyą m. Krakowa i krakowską Izbą handlową, by na tej podstawie przystąpić do gruntownej sanacyi stosunków kolejowych w Krakowie. Bar Bahnhans dodał, że w najbliższym czasie osobięcie przybędzie do Krakowa.

Przeczytawszy powyższe sprawozdanie mimowoli nasuwa się pytanie: Gdzie Rzym a gdzie Krym? —

Proszono o to, co nikomu gwałtownie nie jest potrzebnem, i co rząd we własnym interesie zmuszonym jest zrobić jak n. p. budowa dworca towarowego, albo przebudowa (tylko przebudowa?) dworca osobowego! — W dalszym ciągu dowiadujemy się że przyłączenie dworca krakowskiego do Wiednia jest już faktem, bo i cóżby dyrektor Banhans miał w tej sprawie do mówienia? Przecież wyłączenie galicyjskich linii kolei północnej i dworca krakowskiego nie należy do jego kompetencyi. Sprawozdawcy zaś nie wspominają ani jednem słówkiem, jakoby w tej sprawie konferowali z p. Derschattą lub Banhansem.

I po cóż tych ludzi posyłało się do Wiednia? A nadto trzeba wiedzieć, że w skład tej deputacyi wchodził i pan Daszyński jako radny i poseł miasta Krakowa.

Rada miała dobre chęci, wyrażone w powyżej cytowanej rezolucyi. Niestety delegaci jej i posłowie miasta w sprawie tej nie zastosowali się do życzeń całej reprezentacyi stolicy.

C. k. kolej północna.

(Ciąg dalszy.)

W szeregu łajdactw zarzuconych biurokracyi »nordbańskiej« jest n. p. fakt, że przez ministerstwo kolejowe mianowany dyrektorem państwowym tej kolei baron Banhans, wprowadził się do zupełnie pustych apartamentów oddanych mu po osławionym Jeitelesie, na którego rozkaz usunięto i wywieziono całe umeblowanie tych apartamentów.

Przecież umeblowanie to musiało być własnością kolei a nie prywatną własnością Jeitelesa? Jako takie przeto należy do inwentarza zapłaconego przez państwo.

O gospodarce protekcyjnej i rozrzutności kacyków świadczy n. p. następujący epizod, który miał się rozegrać podczas wizytacyi biór dyrekcyjnych przez barona Banhansa, który jako świeżo mianowany dyrektor tej kolei, przystąpiwszy do jakiegoś opasłego dygnitarza, zapytał go jaką godność tenże piastuje, na co srogie owo panisko odpowiedziało, że jest tylko dyurnistą. Baron Banhans przywykły do widywania dyurnistów w głodomorczych postaciach odstraszających już zdaleka od wszelkich wywiadów w sprawach ich osobistego położenia, zaintrygowany tak niezwykłym wyglądem dyurnisty, zapytał go jaką też płacę pobiera dziennie, na co tenże odpowiedział że pobiera tylko 15 koron dziennie, pracuje 4 godzin na dobę, i jest majorem na emeryturze. Tego byłoby za wiele nawet największemu filantropowi, kruszącemu kopię w interesie polepszenia ekonomicznego bytu tym prawdziwym głodomorom i z pewnością między samymi dyurnistami nie znalazłby się ani jeden, któryby nie przyznał, że bądź co bądź takie wynagrodzenie emerytowanych majorów jest po prostu złodziejstwem i nadużyciem zaufania, Baron Banhans przy tej okazyi miał natrafić na więcej takich pożałowania godnych dyurnistów i oświadczył im, że jeżeli dla kolei państwowej nadal zechcą pracować, to muszą albo zgodzić się na 3 do 4 koron dziennie, albo *fora ze dwora*.

Są to ogólne obrazki dozwalające wglądnąć w gospodarkę kacyków tej kolei, my atoli powracamy do szczegółów zapowiedzianych ostatnim razem.

W Krakowie n. p. na każdym kroku objawia się tendencya szkodzenia instytucyi której się służy. Tendencya taka każe się domyślać, że w tem wyrządzaniu szkody instytucyi, mieści się osobista korzyść dla sprawcy manipulującego w ten karygodny sposób. N. p. Penale w dniach poświątecznych mają być zaliczane począwszy od godziny 12 w nocy, tymczasem w stacyi krakowskiej wbrew powyższym przepisom od szeregu lat należytość tę zaliczano (jeżeli ją zaliczano!) dopiero od godziny 8 rano. Dowód na to w aktach c. k. dyrekcyi kolei państwowej w Krakowie L. 42069/VI z dnia 17 czerwca 906.

Pułkownik pewnego oddziału wojska stojącego załogą w Krakowie, dnia 19 sierpnia 1906 złajał i zbeształ jak ostatnich kpów całą służbę na placu północnym. Trzeba mu jednak przyznać że w tym wypadku miał zupełną słuszność, bo jeżeli na załadowanie jego koni przysłano z Tarnowa w zupełnie właściwym czasie dwa specyalne wagony na konie i wozy te gdzieś zagubiono w stacyi, a potem próżne z powrotem odesłano do Tarnowa, tak że konie musiano w zwykłych wagonach transportować, a tu wojskowość rozbija się po całej dyrekcyi za specyalnymi wagonami dla koni, to taka manipulacya nie zasługiwała na nic innego, jak tylko na wyrządzenie sobie satysfakcyi, przez zekpanie winnych funkcyonaryuszów.

Czyż niedbalstwo w powyższym rodzaju można uważać za drobnostkę, widząc że się nie ma żadnej ewidencyi, co się zachodzi na placu? Że na plac przychodzą i odchodzą z placu wagony, o których przeznaczeniu nikt nie ma pojęcia? Że wagony te przebiegają tam i napowrót setki kilometrów osiowych niepotrzebnie, nie uczyniwszy zadość swemu przeznaczeniu? Że jest powszechne utyskiwanie na brak wozów, a tu próżne wozy włóczy się lekkomyślnie po liniach bez wyzyskania ich biegu?

Szopa używana na skład towarów firmy Salo Freunda została sprzedaną robotnikowi Owcakowi za 300 koron z powodu nadpalenia się tejże przy pożarze dnia 17 sierpnia 1906 roku. Mimo to że Owcak szopę tę nabył na swą wyłączną własność i zapłacił za nią gotówką, banmistrz Schedivy nie pozwolił mu jej rozebrać, ale połatawszy ją oddał tę szopę do użytku Freundowi, który jeszcze przez dwa miesiące składał w niej swoje towary. Rzecz jasna że Freund za taką uczynność musiał także znać się na rzeczy, tylko że właściciel tej budy Owcak, nie zyskał ani szeląga z tej operacyi finansowej, którą kosztem jego własności zrobili dwaj szachraje. W taki to sposób bagatelizuje się przy kolei północnej cudzą własność, przyczem wyzyskiwaczom nie przychodzi nawet na myśl, że popełniają łajdackie nadużycia, bo tak całkiem naturalną wydaje się im ich korupcyjna gospodarka. Jeiteles zabrał sobie meble a banmistrz jego z taką samą zimną krwią zabiera obcą szopę i naprawia ją kosztem skarbu państwowego chociaż szopa ta ani nie jest już własnością kolei, ani jej żadnego

użytku nie przynosi. Jednakowoż interes Freunda i interes banmistrza Schediviego wymagał okupacyi tej szopy i jej naprawy kosztem państwa, przeto skrzywdzono skarb kolejowy i biednego robotnika

Najważniejszą i pierwszorzędną rolę w całej komercyalnej manipulacyi są interesy spedytora Leinkaufa. Gwoli Leinkaufa spóźnia się ekspedycye, nie zalicza się ponalów, odprawia się strony brutalnie, Leinkaufowi robi się miejsca i wszelkie możliwe ulatwienia. Slowem firma Leinkauf jest istotnym motorem wszelkich czynności na dworcu krakowskim Leinkauf jest protektorem, bankierem, powiernikiem, aniołem stróżem, wybawcą w trudnych okolicznościach finansowych i w ogóle uniwersalnym mężem opatrznościowym w obec czego ma pierwszeństwo do wszelkiego rodzaju ułatwień niezgodnych z przepisami, a na które przymyka się oczy, gdyż Leinkauf zasluguje sobie na to i umie pomazywać sprawę, w razie niepożądanego obrotu tych manipulacyi.

Największe tedy przywileje ma spedytor Leinkauf, bo gdy w sierpniu ubiegłego roku poszły z dymem jego magazyny, w sposób dający wiele do myślenia, to zamiast jemu samemu pozostawić starania o sklady dla jego przesylek, to uslużny zarząd stacyi kolei północnej, przywykły zazwyczaj do brutalnego traktowania stron nie opłacających się kubaniarzom, odstąpił Leinkaufowi magazyny wynajęte dla towarów kolei państwowej i przetrzymywal je tamże przez czas dluższy, tak że przesyłki kolei państwowej przez 7 dni pozostawały w wagonach niewyładowane, mimo to że strony listy przewozowe wykupiły. Strony chodziły za swą własnością od Anasza do Kaifasza, prosily, przedstawiały ogromne straty, lecz wszystko nadaremie, gdyż łapowe geszefciarza ma silniejszą moc wzruszającą, aniżeli interes malego kupca lub przemysłowca,

Także nie bez ale jest okoliczność, że Leinkaufowi po spaleniu się jego magazynów, pozwolono w tem samem miejscu nowe wybudować, aczkolwiek plac ten przydalby się bardzo dobrze obecnie dla celów kolei państwowej Widocznie ktoś musiał dobrze podsmarować odnośne podanie i dzięki temu Leinkauf rozporządza własnym magazynem, który nie daj Boże aby tak prędko znowu się spalił, gdyż bądź co bądź szkoda przecież i asekuracyi, nie mogącej sprawdzić, ażali w chwili pożaru ubezpieczone u niej towary w samej rzeczy znachodziły się jeszcze z magazynie?

Ładowanie w magazynach Leinkaufa pozostawia także bardzo wiele do życzenia. Wskutek tej pożałowania godnej niedokładności, odkrywa się często braki w stacyach odbiorczych, które ktoś mógłby uważać za kradzieże w stacyi nadawczej, gdyby się nie znało »sumienności» firmy Leinkauf a względnie jej funkcyonaryuszów. Są atoli niegodziwcy, którzy utrzymują i dowodzą że przesylkę ukradziono podczas ładowania Ponieważ jednak firmy Leinkauf o takie brzydkie rzeczy nie godzi się posądzać przeto zazwyczaj c k »stacban« z gorliwością i sumiennością godniejszą lepszej sprawy płaci tego rodzaju ubytki, jak to n. p miało miejsce w Czerniowcach, gdzie za brakującą przesyłkę nadaną w Krakowie do wozu 30433 w 9 pojedynczych kawałkach przez firmę Leinkaufa, zapłaciła kolej państwowa 168 koron i 68 halerzy Rzecz jasna że przykład powyższy nie jest odosobniony, przytaczamy go zaś dla tego, że przypada właśnie na czas upaństwowienia kolei północnej. Przy tem firma Leinkaufa ma jeszcze ten osobliwy pech, że mimo jej wzorowej manipulacyi spedycyjnej, ciągle nadchodzą reklamacye z przestrzeni że w wozach przez nią załadowanych albo brakuje towarów, albo że wozy zostały okradzione. Biedny «stacban» płaci jednak to wszystko aż czernieje!

Personal kolei północnej w Krakowie składa się aż z trzech narodowości, miedzy któremi dominującą rolę odgrywają Niemcy, potem przychodzą Czesi a w końcu Polacy Dokładniejsza analiza odkryłaby jeszcze. że cześć Polaków jest do połowy zgermanizowaną, a żydzi w miarę potrzeby i okoliczności przyznają się raz do polskiej, a raz do niemieckiej narodowości.

Większa część służby posługuje się niechętnie polskim językiem, albo mówi żargonem obrażającym nasze uczucia narodowe, którym to stosunkom nie mogą się nadziwić Polacy z pod innych zaborów, którzy przyjechawszy pierwszy raz do Krakowa spodziewają się idealnych stosunków w tym względzie, tymczasem na samym wstępie czeka ich taki przykry zawód

Wobec powyższych stosunków trudno nie powtórzyć jako przyczynku do powyższych ilustracyi, opisu pewnego korespondenta *Czasu*:

»Dnia 16 b. m chcąc popołudniu z Wadowic dostać się do Krakowa, by jeszcze nadążyć do pospiesznego pociągu, a nie mając bezpośredniego połączenia, wybrałem rutę kolei lokalnej Skawce-Trzebinia a stąd do Krakowa Celem upewnienia sie, czy nadąże tym pociągiem i czy w drodze niema przeszkód, przystąpiłem na stacyi kolei północnej w Wadowicach do dyżurującego urzędnika i ośmieliłem się zapytać po polsku o informacye Otrzymałem niestety odpowiedź, że po polsku nie rozumie, a na moją uwagę: *Lernen Sie polnisch*! — odpowiedział — *Ich brauche nicht*! Fakt ten podnoszę, by miarodajne osoby podczas zapowiedzianej w Krakowie wizyty nowego dyrektora kolei północnej Banhansa zechciały zrobić odpowiedni użytek.

(Ciąg dalszy nastąpi)

Komisye personalne

Zdaje się, że ministerstwo kolejowe bliskiem jest powołania do życia znowu jednej instytucyi, należącej do postulatów przez personal od dawna pożądanych, albowiem z kół urzędowych komunikują pismom codziennym następujące doniesienie o zamierzonem utworzeniu komisyj personalnych:

»Ze strony funkcyonaryuszów kolejowych wyrażono już wielokrotnie życzenie w kierunku wprowadzenia w życie pewnych urządzeń, zmierzających do polepszenia ich ekonomicznego położenia. Czyniąc zadość tym życzeniom ministerstwo kolejowe projektuje utworzenie »komisyj personalnych« dla urzędników, podurzędników i sług, jakoteż »wydziałów robotniczych« dla personalu, znachodzącego się w płacy dziennej Prace odnoszące się do tej sprawy postąpiły już tak daleko, że powołanie do życia tych instytucyi jeszcze w bieżącym roku ma nastąpić — Natychmiast po ukonstytuowaniu się komisyj personalnych, zostanie im powierzone zadanie w kierunku wydania orzeczenia o postanowieniach ministeryalnych, wydanych z początkiem zeszlego roku (1906 r) a odnoszących się do automatycznych posunięć w płacy podurzędników i slug. O ile wprowadzenie tych ulepszeń dozna opóźnienia wskutek powołania komisyi personalnych do orzecznictwa w tej sprawie, ministerstwo kolejowe postara się przez wydanie zarządzeń działających wstecz od dnia 1 stycznia 1907 r. aby o tyle ewentualne pokrzywdzenia naprawić«.

Do tej chwili postanowienia te nie zostały jeszcze ogłoszone, przeto i o wartości tychże na razie nie da się jeszcze nic powiedzieć.

Awans noworoczny.

Wiadomo, że niedawniej jeszcze jak przed rokiem, słówko *kann* w przepisach personalnych, oznaczało samowolę kacyków, według której każdy kolejarz mógł, lecz nie musiał awansować w pewnym ściśle określonym terminie. Byly to złote czasy dla wszelkiego rodzaju karyerowiczów, protegowanych Benjaminków i dla małżonków kacykowskich kucharek lub pokojówek. Odnośnie co do tych

indywiduów, to trzymano się ściśle terminów awansów i posunąć w płacy. Każdy z nich awansował w przepisanym czasie. Tylko w obec reszty nie protegowanego personalu, grożąc karami w odpowiedzi na jego rekursa i reklamacye wyjaśniano że każdy »może« lecz nie musi awansować w przepisanym czasie»

Myliłby się, ktoby sądził, że awans automatyczny poprawił cośkolwiek w tej materyi. Zmieniła się tylko forma a nie stosunki. Protegowani jak dawniej tak i teraz mają pierwszeństwo — bo jakże instytucya kolejowa, choćby nawet państwowa, mogła istnieć bez korupcyi, lub furtek ułatwiających korupcyę? - Dla protegowanych zarezerwowano sobie awans z krzyżykiem, a dla reszty plebsu kolejowego dawne terminy awansu obowiązujące za dawnych *kann* — przepisów, przedłużono o tyle lat, że dzisiejszy kolejarz nawet przy »sprawiedliwym» — przez Centralę wywalczonym — automatycznym awansie, dłużej musi czekać na osiągnięcie maksymalnej płacy, aniżeli dawniej czekałby przy najniekorzystniejszych warunkach, *przepisem — kann* wytworzonych

Aczkolwiek przed rokiem wyjaśnialiśmy szczegółowo to automatyczne oszustwo, nie zaszkodzi, że obecnie raz jeszcze do sprawy tej wrócimy.

Oto perspektywy jakie dają obecne antomatyczne przepisy awansowe:

1) Zastępcy maszynistów, dozorcy maszyn, ślusarze rewizyjni, starsi palacze i dozorcy stacyi między początkową płacą 900 K. a końcową 1600 K. potrzebowali dawniej lat 20
dzisiaj potrzebują czekać na maksymum płacy lat . . 26
2) Palacze (ślusarze) między początkową płacą 800 K a końcową 1400 K. potrzebowali dawniej lat 15
dzisiaj potrzebują lat 21
3) Dozorcy oświetlenia i dozorcy wozów między początkową płacą 900 K. a końcową 1400 K. potrzebowali dawniej lat . . . 14
dzisiaj potrzebują lat 18
4) Slusarze blokowi między początkową płacą 700 K. a końcową 1600 K. dawniej potrzebowali lat 23
dzisiaj potrzebują lat 31
5) Podmajstrzy (Oberwerkmani) między początkową płacą 1300 K. a końcową 1600 K. dawniej potrzebowali lat 14
dzisiaj potrzebują lat 13
6) Palacze (nieślusarze) między początkową płacą 700 K. a końcową 1400 K. dawniej potrzebowali lat 17
dzisiaj potrzebują lat 23
7) Blokowi, dozorcy maszynów, pomocnicy stacyjni kontrolerzy strażnik w między początkową płacą 900 K. a końcową 1200 K. dawniej potrzebowali lat 8
dzisiaj potrzebują lat . . . 10
8) To[illegible], drukarze, dozorcy domów, słudzy biurowi, konduktorzy, pomocnicy magazynowi, starsi przesuwacze, portyerzy palacze stabilkowi odźwierni pisarze wozowi, pomocnicy warsztatowi werkmani, między początkową płacą 700 K a końcową 1200 K. potrzebowali dawniej lat 11
dzisiaj potrzebują lat 15
9) Pisarze cedul ładunkowych, lampiści, posługacze magazynowi, stacyjni przesuwacze, pucerzy, między płacą początkową 700 K. a końcową 1000 K. potrzebowali dawniej lat . 6
dzisiaj potrzebują lat 8

Zaś według Tabeli II dla podurzędników:

1) Werkmistrze w głównych i pomocniczych warsztatach między płacą początkową 1400 K. a końcową 2600 K. dawniej potrzebowali lat 17
dzisiaj potrzebują lat 23
2) Maszynomistrze między płacą początkową 1400 K. a końcową 2600 K dawniej potrzebowali lat 17
dzisiaj potrzebują lat 15
3 Werkmistrze w zakładach oświetlenia elektrycznych i impregnacyjnych między początkową płacą 1300 K. a końcową 2200 K dawniej potrzebowali lat . . . . — . . . 15
dzisiaj potrzebują lat 19
4) Maszyniści, między płacą początkową 1200 K. a końcową 2200 K dawniej potrzebowali lat 16
dzisiaj potrzebują lat 12
5) Ekspedyenci mistrze stacyjni, rewizorzy wagonów, między początkową płacą 1100 K. a końcową 2200 K, dawniej potrzebowali lat 19
dzisiaj potrzebują lat . . . . 1[illegible]
6) Banmistrze, blokmistrze, mostowniczy zawiadowcy budynków, elektromistrze, kanceliści, między początkową płacą 1100 K. a końcową 2200 K. dawniej potrzebowali lat . . . . . 1[illegible]
dzisiaj potrzebują lat 25
7) Magazynierzy, nadkonduktorzy, wozomistrze, między płacą początkową 1100 K a końcową 1800 K. dawniej potrzebowali 13
dzisiaj potrzebują lat 11
8) Tłómacze, skotyści, między początkową płacą 1100 K. a końcową 1800 K, dawniej potrzebowali lat 13
dzisiaj potrzebują lat 17

Pozornie tylko niektóre kategorye podurzędników mają niby lepsze warunki osiągnięcia maksymalnej płacy, gdy się jednak rozważy jak długo ci podurzędnicy musieli pozostawąć w kategoryi sług w najniedogodniejszych warunkach awansu, za nim podurzędnikami pozostali, to wówczas dopiero da się właściwie osądzić całe oszustwo automatycznego awansu, który nasi socyalistyczni »przyjaciele» za wywalczonie przez nich zwycięstwo uważają — Jeszcze kilka takich zwycięstw, takich zdrad kolejarzy i takich łajdactw ze strony naszych rzekomych »przyjaciół», a kolejarzom nie pozostanie nic innego jak klj i torba zebracza.

W obec takich stosunków możebnem tylko było aby taki Szypuła, taki Raschke, taki Moses, Górski mimo dyscyplinarek i łajdackiego prowadzenia się otrzymują awanse z krzyżykiem i wyprzedzają uczciwych i rzetelnych kolejarzy.

My i nasi „przyjaciele“.

III.

Pisaliśmy ostatnim razem, że można być sobie z gruntu złym i bezczelnie głupim, wystarczy jednak przynależeć do partyi socyalistycznej, aby w oczach prowodyrów partyjnych uchodzić za dobrego, mądrego, kulturnego i niewinnego »towarzysza», chociażby nawet popełniało się zbrodnie na rzecz partyi.

Dzięki takim prawidłom uczciwości, redaktorowie pism partyjnych bywają zachwalani plebsowi proletaryackiemu jako świeczniki stronnictwa i głęboko »uczeni», a zasądzeni za przestępstwa prasowe, ogłaszają się za bohaterów, męczenników i ofiary prześladowania, podczas gdy redaktorów pism niepartyjnych karanych za takie same albo nawet drobiazgowe przekroczenia, odsądza się od czci i wiary i obrzuca się ich w organach partyjnych wyzwiskami oszczerców i nikczemników szarpiących cudzą cześć i sławę; czyli w ogóle inną miarką ocenia się własne, a inną przeciwników swoich postępowanie.

Zasądzenie na kilka tygodni takiego Klemensiewicza, lub na kilka miesięcy takiego Kaczanowskiego za oszczerstwo popełnione drukiem, (przeważnie z osobis ych pobudek), uważa się za męczeństwo spowodowane nienawiścią i niesprawiedliwością burżuazyjną na najzacniejszych mężach proletaryatu. Gdy natomiast zasądzenie dajmy na to redaktora »Nowego Kolejarza» za drobne przekroczenia na kilka koron grzywny, wywołuje rumieniec oburzenia na twarze tych cnotliwych, dobrych i etycznych mężów nie z powodu niesprawiedliwości sędziowskiej może, ale z powodu deliktu popełnionego drukiem, a obrażającego delikatne poczucie piekna i dobra u tych panów.

Dla tych to pobudek uczciwości dziennikarskiej, w »Naprzodzie» odbywa się tyle razy iluminacya ile razy »Nowy Kolejarz» skazanym zostaje na 5 albo 10 koron

grzywny »Uczeni« ze Sławkowskiej ulicy padają sobie w objęcia i płacząc radośnie, udzielają sobie tej wesołej nowiny.

Swoją drogą że tego rodzaju objawy »życzliwości« dla naszego pisma są i dla nas nie bez pożytku, gdyż miarą nienawiści naprzodowców, oceniamy skuteczność naszej działalności w kierunku demaskowania tej rzekomej uczciwej pracy dla zasad i szczęścia doczesnego naszych kolegów kolejarzy.

Socyalna demokracya była sympatyczną, dopokąd była czemś w rodzaju sekty o utopijnych dążnościach. Z chwilą jednak gdy się zamieniła w partyę polityczną, jej teror, jej nieprzebieranie w środkach »uświęcających« cele i postępowanie przeciwne głoszonym przez się zasadom, zraziły ku niej proletaryat i sympatyzującą z nią burżuazyę I tutaj należy szukać źródła powstania różnych secesyi, a między innemi także i secesyi kolejarzy.

Te same grzechy pomściły się na socyalnej demokracyi w czasie wyborów do parlamentu niemieckiego, — mimo że niemiecka a nasza galicyjska socyalna-demokracya to różnica jak niebo i ziemia. Niemiecka socyalna demokracya poniosła straszliwą klęskę przy wyborach do parlamentu niemieckiego w dniu 25 stycznia b. r.

Dotychczasowy zwycięski pochód niemieckiej socyalnej demokracyi, był tak stały i niepowstrzymany, że o jakiemś zatrzymaniu się na chwilę bez dalszych zdobyczy, nikt nawet nie myślał. Atoli upadek nastąpił z jakąś żywiolową gwałtownością, której przyczyn należy szukać właśnie w niegodziwościach taktycznych tego stronnictwa.

Olbrzymi wzrost stronnictwa nakładał na nie obowiązki, którym nie podołało ono zadosyć uczynić. a jego taktyka z czasów sekciarskich nie wystarczała na dzisiejsze czasy, gdy tymczasem starzy doktrynerzy partyjni nie chcieli odstąpić ani na włos od przebrzmiałych dogmatów. ubijając w zarodku młodych rewizyonistycznych działaczów, występując przeciw nim z nienawiścią inkwizytorów średniowiecznych, ścigających schyzmatyków i kacerzy Dzisiaj papierze partyjni zbierają owoce swej niet lerancyi, czego świadkami niezawodzie będziemy także przy tegorocznych wyborach w Austryi na podstawie równego, powszechnego, tajnego i bezpośredniego prawa głosowania.

Ze Stanisławowskiej dyrekcyi.

W dalszym ciągu czytamy w *Monitorze*:

W Zaleszczykach, na dworcu kolejowym, pełnił ongi służbę podurzędnik, pan Bolesław Koźmiński. Przełożonym jego był naczelnik stacyi, pan Bietkowski, który w ten sposób zarządził podział służby, ze obowiązki urzędnika ruchu pełnił stale pan Koźmiński, pan naczelnik zaś zatrzymał sobie ogólny nadzór, i (naturalnie!) taksacyę transportowanych świnek! Jest to czynność służbowa, nie tak ciężka lub trudna, jak... praktyczna vel korzystna, polegająca na umiejętności klasyfikowania świnek na »*fette*«, »*magere*«, *lub* »*Frischlinge*« Specyalnego, zawodowego wykształcenia czynność ta nie wymaga, wystarczy zupełnie, by odnośny funkcyonaryusz znał się dobrze ze samym właścicielem transportu, a wówczas obejdzie się nawet bez oglądania taksowanych wieprzaków Nie jest to wprawdzie regułą, — lecz nie należy również i do wyjątków.

Otóż jak się powyżej rzekło, pan naczelnik Bietkowski taksował świnki *sam*, a pana Koźmińskiego używał tylko (poza służbą ruchu) do wypełniania odnośnych dokumentów transportowych. W tym celu posyłał mu przez robotnika magazynowego kartki z podaniem numeru listu przewozowego, ilości sztuk, wagi, kierunku transportu, taryfy i t. d., a obowiązkiem już p Koźmińskiego było, resztę bez jakiegokolwiek dalszego badania wykonać Zresztą p K. jako urzędnik ruchu, urzędował oddalony blisko o kilometer od magazynu (w którym mieściło się biuro pana naczelnika), i nie miał żadnej styczności z handlarzami, nadającymi transporty nierogacizny i nie mógł z nimi w porozumieniu żadnem pozostawać.

Zdarzyło się razu pewnego, że pan Bietkowski otaksował świnki jako »Frischlinge« (młode, warchlaki) podczas gdy były to już sztuki zbyt duże i wypasione, by zaliczenie ich do niższej kategoryi taryfy na pomyłce polegać mogło. Różnica była tak rażąca i bijąca w oczy, że p. K. odmówił stanowczo wypełnienia dokumentów przewozowych na podstawie taksacyi przeprowadzonej przez naczelnika i polecił wóz z naładowaną trzodą odczepić i wyłączyć z pociągu.

Działo się to właśnie w dniu, w którym do Zaleszczyk zjechał wieszcz kolejowy pełniący zarazem funkcye kontrolora transportowego, pan Nelin Gordziewicz. Zjechał on celem przeprowadzenia jakiejś kontroli, a ponieważ żył w bardzo przyjacielskich stosunkach z naczelnikiem Bietkowskim, poddał mu więc dobrą i praktyczną radę: »ot wiesz co?, otaksuj świnki ponownie jako »*fette*«, wystaw sam własnoręcznie odnośne dokumenty, a do dyrekcyi donieś, że Koźmiński chciał fałszywie transport otaksować«. I rzeczywiście tak się stało Radą tą zrewanżował się wieszcz Nelin Bietkowskiemu za niezliczoną moc śniadań i obiadów u niego w gościnie zjedzonych, a nadto zemścił się na Koźmińskim za to, że tenże w czasie swego stacyonowania w Biały czortkowskiej, obrażony przez Gordziewicza, wychlastal wieszcza po papie i wyrzucił za drzwi z kancelaryi.

Dyrekcya kolejowa w Stanisławowie, zamiast zbadać sprawę bezparcyalnie i uczciwie, zasuspendowała Koźmińskiego w urzędowaniu i wytoczyła mu dochodzenia dyscyplinarne.

Ponieważ, tak radca dworu Festenburg, jak również i komisarz kolejowy (przeprowadzający dochodzenie) dr. Luster, zapewnili Koźmińskiego, że co najwyżej zostanie przeniesiony, a pan hofrat nawet wskazał mu Czortków jako przyszłe miejsce urzędowania, bagatelizował sobie Koźmiński całe dochodzenie i polegał w dobrej wierze na hofratowskiem zapewnieniu tak dalece, że nawet *podpisywał na ślepo czyste arkusze papieru*, na których następnie pan Luster spisywał jego zeznania. Dr. Luster tłómaczył to brakiem czasu, a Koźmiński chcąc mu iść na rękę a pewny swej niewinności, podpisywał wszystko co Luster mu kazał

Źle jednak na tem wyszedł. Po ośmiomiesięcznej bowiem suspenzyi, został w drodze dyscyplinarnej wydalony za karę ze służby mimo, że faktycznie żadnego przekroczenia nie popełnił, pomimo, że miał za sobą ośmioletnią nienaganną służbę kolejową.

W taki drakoński sposób postąpiono z człowiekiem żonatym i ojcem dwojga dzieci, a postąpiono w tym wypadku ściśle według polskiego przysłowia: »ślusarz zawinił, kowala powieszono.«

A przecież znamy stokroć gorsze, prawdziwie łajdackie sprawki, popełnione w okręgu stanisławowskiej dyrekcyi kolejowej. Znamy wypadki ohydnego łapownictwa uprawianego systematycznie przez niektórych naczelników stacyi kolejowych Znamy sprawę pana naczelnika K., w której przeszło 80 świadków wykazało cały szereg ohydnych szwindlów. Dlaczegoż o sprawie tej cicho? Dlaczego w sprawie tej nie postąpiono z równą energią i bezwzględnością?

Dlaczego również łaskawie zatuszowano sprawę kradzieży, przez naczelnika R., krymskich czapek, trzewików i innych przedmiotów z przesyłek kolejowych?

Dlaczego zatuszowano sprawę naczelnika T, który dopuszczał się systematycznie kradzieży na wielką skalę w ten sposób, że towarów przychodzących do stron prywatnych bez zaliczki, stronom nie awizował, lecz dokumenty niszczył a towary sprzedawał z wolnej ręki na pozornej licytacyi.

Dlaczego zatuszowano sprawę naczelnika G., który zboże transportowane, kradł i wywoził je na sprzedaż do Z.?

Dlaczego w tych i wielu innych, znanych nam dokładnie, wypadkach nie postąpiono również surowo i bezwzględnie jak ongi z Koźmińskim? Czy może dlatego, że niektórzy z owych paniczów mają krewnych, braci, szwagrów wujków i różnorakich stryjków w dyrekcyi, bezpośrednio przy wielkim ołtarzu?

Jeżeli stanisławowska dyrekcya kolejowa chce uchodzić za energiczną i sprężystą, a przedewszystkiem sprawiedliwą władzę zwierzchniczą, to niechajże pamięta, że sprawiedliwość powinna się mierzyć równą miarką dla wszystkich.

Powinna również dyrekcya stanisławowska baczyć na to, że »erare humanum est«, zbłądzić potrafi każdy. Nie ten kiep, kto zbłądził, lecz ten kiep a nawet i świntuch, kto poznawszy, że zbłądził, nie chce później błędu naprawić.

Zbłądziła dyrekcya stanisławowska, nie badając sprawy Koźmińskiego należycie i wydając nań zbyt pochopnie i bezpodstawnie wyrok srogi, a niesprawiedliwy, niechajże obecnie dyrekcya błąd ten sprostuje, sprawę ponownie przepatrzy i naprawi krzywdę wyrządzoną niewinnemu człowiekowi, bo inaczej,. inaczej powiemy, że dyrekcya jest kpem, a na dowód przytoczymy cały szereg faktów!

Listy z przestrzeni.

Stróże. Słowo się rzekło i faktem jest, że stacya Stróże a z nią i pan Czupryna nie tak prędko wygramolą się z łamów »N Kolejarza». Drugą atoli prawdą jest, że tak zwani *morowi* urzędnicy jak n p. Minnicki, Rychlicki i Czupryna nie tylko sami *morowe* mają czasy, gdzie się tylko ruszą, ale w dodatku i dla naczelników swoich nie są wcale pożądanym inwentarzem. *Morowcy* tacy są bowiem bombą, która lada chwila wybuchnąwszy w »Kolejarzu» wyrządza nie tylko dotkliwe szkody im samym, ale także dosięga naczelnika stacyi, nieraz wysadzając go w powietrze nasycone dyscyplinarną niemniej *morową* atmosferą. Otóż i pan Czupryna jest *morowcem* i *bomba* w Stróżach. Przedtem jednak musimy uzupełnić jego sylwetkę bardzo charakterystycznym rysem, że tenże jest zapalonym amatorem księgozbiorów złożonych z cudzych książek. W dalszym ciągu przy tej okazyi z całą przyjemnością wypada przypiąć łatkę i naczelnikowi w Stróżach panu Kowaczowi, który chwali się tak silnym darem powonienia, że czuje gaz uchodzący aż przy zwrotnicach. Dziwna jednak rzecz, że człowiek z takim węchem jak Kowacz nie czuje gazów jakie rozwalony na kanapie wypuszcza z siebie kundys p. Czupryny? Także i ta nieszczęsna kanapa świadczy dobrze o wszechsłużbistości panów Czupryny i Kowacza, bo jeden dzień trawiac i puszczając gazy sypia na niej pies p Czupryny, a na drugi dzień urzędnik służbowy, któremu do wszelkich przyjemności kolejarskich, właśnie tego jeszcze brakuje. Czupryna żyje w wielkiej przyjaźni z naczelnikiem z Zagorzan. Łączy ich wspólna miłość do owego gazodajnego kundysa o którego zdrowiu Czupryna aż telegrafował od weterynarza ze Lwowa do Zagorzan, dzieląc się miłą wiadomością, że pieskowi na nogę lepiej, jest nadzieja wygojenia, jeżeli da się usunąć *raka* który uczepił się pewnej delikatnej części psiego organizmu». Depesza ta jest przedmiotem powszechnej wesołości między kolejarzami.

Jeżeli p Kowacz chwali się, że wie, co myśli każdy z konduktorów, to czemuż nie użyje tego cennego daru aby wiedzieć o jakich łajdactwach myśli *morowiec* pan Czupryna wybierając się bez jego wiedzy na polowania. Wszechwiedza p. Kowacza jest przeto albo blagą, albo też pan Kowacz sam jest blagierem, który przymróża oczy na nadużycia swego podwładnego

Także i sposób pełnienia służby przez Czuprynę, nie odpowiada najprymitywniejszym zasadom ruchowości. Czupryna zaledwie wróci z Zagorzan. zrzuci strzelbę i włoży czerwoną czapkę na głowę, nie mając najmniejszego pojęcia o sytuacyi w stacyi i na przestrzeni w trzech kierunkach, wybiega na plac i ekspedyuje pociągi Łatwo sobie wyobrazić, jaki los może spotkać pociągi w ten sposób ekspedyowane Ale za to pan Czupryna jest *morowcem* umiejącym drugich sekować błachostkami, z których śmieje się każdy rozumny i doświadczony kolejarz.

Świetna dyrekcyo! racz sobie te cenne zalety pana Czupryny zaciągnąć do listy kwalifikacyjnej, bo my będziemy pilnie śledzić, ażali obok nazwiska jego w dzienniku urzędowym nie znajdzie się przypadkiem protekcyjny krzyżyk

W końcu prostujemy jedną niedokładność jaka zakradła się do poprzedzających korespondencyi, a mianowicie że Czupryna nie 29 lecz 22 listopada wyjechał na wiadome polowanie, ukrywając się przed Löbensteinem.

Rzeszow (*Ogrzewalnia*). Ostatnim razem skończyliśmy na tem, że aby mieć względy i awansować z krzyżykiem, potrzeba być pijakiem, awanturnikiem, rozbijać maszyny i być przyjacielem werkmistrza Schustra. Twierdzenie nasze udowodniliśmy licznymi przykładami z „pełnego chwały“ życia maszynisty Raschkego. Materyału tego nie wyczerpaliśmy w poprzedzającej korespondencyi, dzisiaj przeto w dalszym ciągu powracamy do tej sprawy.

Wspominaliśmy że Raschke przy swem lekkomyślnem i awanturniczem życiu zarabiał 80 do 100 koron miesięcznie z tytułu premij weglowych. Jest to kwota, jakiej najpilniejszym i najtrzeźwiejszym maszynistom nie dało się osiągnąć.

Jednakowoż są ludzie, którym znana jest tajemnica robienia tak wysokich premij przez Raschkego.

W roku zeszłym w nadziei że Raschke upamięta się, pisaliśmy o jego awanturach bez wymienienia jego nazwiska i wspominając o nim tylko początkową literą. Raschke jednak pozostał tym samym niepoprawnym awanturnikiem, a nadto awansował z pominięciem zasłużonych starszych maszynistów, w obec czego nie zachodzi potrzeba oszczędzania człowieka, który na takie względy nie zasługuje. Otóż sprawa która w roku zeszłym w korespondencyi z Rzeszowa opisaliśmy tylko krócitko i z początkowemi literami nazwiska jej bohatera, odnosiła sie do maszynisty Raschkego i miała się następująco.

Raschke w dobrze podchmielonym stanie wybiegłszy pewnego razu z restauracyi Kleinmana, zobaczył przed hotelem „Imperial“ niestrzeżony przez nikogo wózek zaprzężony w kuca.

Awanturnik wsiadł do wózka, pochwycił lejce w dłonie i z wrzaskiem *olt! olt!* popędził na złamanie karku co koń wyskoczy, podczas gdy przerażeni przechodnie rozbiegali się i rozstępowali na wszystkie strony w jak największym popłochu.

Właścicielem wózka i kuca był niejaki p. Horner, który dowiedziawszy się że jakiś maszynista ulotnił się z jego pojazdem, zaprzęgiem i koniem, przez dłuższy przeciąg dnia robił poszukiwania, aż w końcu pani Hornerowa spotkała Raschkego jak jej wózkiem i koniem wracał z karczmy w Michałówce gdzie się przechwalał cudzą własnością jakoby swoją. Koło koszar obrony krajowej spotkała pani Hornerowa Raschkego z jej wózkiem, gdzie zatrzymawszy go wśród ogromnego zbiegowiska, łżyła go ostatnimi wyrazami, usiłując wraz z służącym ściągnąć go z siedzenia.

Biedny kuc odchorował ten szalony kurs poranieniem nóg i kopyt, sprawa zaś miala oprzeć sie o sąd, do czego jednak nie przyszło, gdyż deputacya kolegów Raschkego złożona z takich samych indywiduów jak on sam, wyblagała u pani Hornerowej przebaczenie, a nadto Raschke sam na klęczkach wśród całowania rąk i stóp wyprosił sobie darowanie winy. (C. d. n.)

Brody. Powszechnie wiadomo, że przy obsadzaniu posad kolejowych a szczególnie tak zwanych „dobrych“ stacyi, osobiste zdolności, pilność i zasługi nie odgrywają żadnej roli, gdyż głównie decyduje tutaj protekcya kolejowych albo postronnych wielmożów. Siedząc jak na szpilkach, wyczekują na wakanse tego rodzaju klapouche karjerowicze, których cierpliwość wystawioną jest na zbyt ciężką próbę, w razie jeżeli upatrzona posada zbyt długo każe czekać na swą obsadę, dlatego że stary posesor trzyma się jej jakoś szczęśliwie. Rzecz naturalna że nie brak faktorów i stręczycieli na

takie posady w rodzaju ś. p. Podrackiego. Ostatnia okoliczność przyczynia się tem bardziej do tego, że na posady powyższej kwalifikacyi dostają się ludzie niedorośli do spełnienia zadań oczekujących ich na tem stanowisku. System ten ma dwie złe strony, a mianowicie z jednej strony krzywdzi ludzi zdolnych, pracowitych, czystych i uczciwych, z drugiej zaś szkodzi interesom samej instytucyi posługującej się nieukami i korupcyonistami na ważniejszych stanowiskach.

Najjaskrawszym dowodem szkodliwości powyższego systemu jest stacya Brody, gdzie na stanowisko naczelnika wdrapał się taki Klaften, człowiek o więcej aniżeli miernych zdolnościach intelektualnych i moralnych, nie mówiąc już o pożałowania godnej ignorancyi fachowej w stacyi, potrzebującej z natury rzeczy swego nadgranicznego położenia komercyalisty w całem tego słowa znaczeniu, a którym niestety nie jest p. Klaften ani w przybliżeniu. — Dzięki tej lekkomyślnej obsadzie stacyi Brodów przez takiego Klaftena, stacya ta jest smutnym obrazem nierządu, bezhołowia, nieporządku i w ogóle obrazem braku fachowego kierownictwa, wskutek czego sztab jego składa się z nieuków, niepomów i hultajów żyjących nieczystym przemysłem na własną rękę, a którego koszta skarb kolejowy ponosić musi. Oprócz tego kompanię powyższą uzupełnił Klaften darmozjadami, rekrutującymi się z niedouczonych wyrostków synów różnych wyższych urzędników kolejowych. Szarańcza ta nic nie robi, bo nic robić nie umie, wskutek czego powstają zaległości, których wyrobienie niezawodnie przypadnie na receę i głowy przepracowanych starszych funkcyonaryuszów kolejowych. Zaległości te znachodzą się w niewykończeniu aktów, niedokładności i powierzchowności ewidencyi brakujących lub nadliczbowych, towarów, szablonowe i spóźnione opisy czynów, niedomagania służby magazynowej i rachunkowej w sposób urągający wszelkiej krytyce i t. p.

Mimo wszelkich rad i uwag ze strony doświadczonych urzędników, Klaften nie robi nic, aby zapobiedz temu smutnemu stanowi rzeczy. Strony gospodarują same po magazynach i po placu, towary giną, kradzież następuje po kradzieży, mimo to pan Klaften z obojętnością godniejszą lepszej sprawy zachowuje się w obec anarchii, jakiej niezawodnie nikt nie znajdzie podobnej na całym obszarze kolei państwowych w całej monarchii austryackiej. (D. c. n.)

Jasło. Jasło posiada także kolonię kolejarską, t. j. grupę budynków kolejowych z mieszkaniami wydzierżawianemi przez zarząd przedsiebiorstwa funkcyonaryuszom kolejowym a nie kiedy w niektórych miastach i obcym stronom jak n. p. poczta, policya, cło i t. p.

Główny atoli zastęp »kolonistów« stanowią kolejarze wraz ze swemi rodzinami.

Pewnego dnia koloniści tutejsi zaskoczeni zostali nie bywałem widowiskiem. Wszystko co żyło w kolonii wyruszyło przed drzwi swoich mieszkań. Sąsiedzi prowadzili ożywioną rozmowę i giestykulacyę na temat tego spektaklu. Prawie we wszystkich oknach okazały się ciekawe główki młodszych dzieci i płci niewieściej. Jak kolonia kolonią nie widziano jeszcze nigdy tak gorącego zainteresowania się jej mieszkańców. Przedmiotem tego niezwykłego ruchu i zaciekawienia, było kilku robotników z sekcyi konserwacyi, którzy uzbrojeni w widły i łopaty zabrali się energicznie do skrobania i uprzątania gnojów, brudów i niechlujstwa nagromadzonych od niepamiętnych lat w kolonii, a wskutek tego czyniących ją podobną do jakiegoś niedostępnego zaułku w brudnem żydowskiem Ghetto większego miasta, a nie grupy budynków c. k. kolei państwowej.

Biedni robotnicy. Narzędzia pracy prawie z rąk im leciały wskutek zapatrzenia się kolonistów na ich energiczną pracę, która trwała przez całą noc, odmładzając tę »stacbańską« stajnię *Augiasza* w przybytek znośny na kilka dni dla nosa i oka.

Chodziło bowiem tylko o kilka dni, a właściwie o jeden dzień tylko w którym radca Horoszkiewicz miał odwiedzić stacyę Jasielską i gwoli niemu przeto rozpoczęto robić energicznie powyższe porządki, których niezwykłość tak rozgorączkowała całą kolonię.

Przy tej sposobności naiwni mieszkańcy kolonii dowiedzieli się, że Europa ma sposoby na gołoledź i ślizgawicę polegające na bardzo prymitywnym środku zaradczym jak zwykły piasek rzeczny posypywany na chodniki. Gdyby nie przyjazd pana dyrektora, to głowacze stacyjni i sekcyjni do dziś dnia zatrzymaliby w głębokiej tajemnicy ten pożyteczny sposób zabezpieczenia się przed łamaniem nóg albo rąk na »stacbańskich chodnikach.

Wprawdzie na utrzymanie czystości w kolonii jest tam jakiś dosyć poważny kredyt czy ryczałt pieniężny. Ale z drugiej strony jest także i sposób zaoszczędzenia sobie tej sumki, jeżeli własne obowiązki rozłoży się na drugich w ten sposób, aby każdy kolonista podmiotł około swego progu i aby każdy kolejarz w dodatku był jeszcze trochę i stróżem kamienicznym, a napiwek w postaci pauszali, aby pan naczelnik chował sobie do kieszeni.

(Dalszy ciąg nastąpi).

KRONIKA.

Rewident kolei państwowej pan Jan Martynik nadesłał nam sprostowanie, w którem twierdzi, że artykuł umieszczony w „N. Kolejarzu“ z dnia 15 stycznia br. a odnoszący się do zajścia w handlu p. Mackiewicza przy ul. Długiej w Krakowie z dnia 6 stycznia br. polega na mylnych informacyach, niezgodnych z faktycznym stanem rzeczy, albowiem według sprostowania p. Martynika, tenże nie miał być ani wypoliczkowanym ani za drzwi wyrzuconym, lecz jedynie tylko padł ofiarą nieprzewidzianej napaści ze strony nieopoczytalnego, pijanego człowieka, który wychodzącego z handlu p. Martynika z tyłu miał uderzyć w głowę, zrzucając mu cylinder z głowy, po który prostujący miał się schylić, aby go podnieść ze ziemi nie wywróciwszy się wcale do rynsztoku, jak tego chce autor korespondencyi.

W dalszym ciągu sprostowania p. Martynik przyznaje, że jest ruskim patryotą, jednakowoż w tym rodzaju, który wyznaje zasadę wspólnego zgodnego pożycia ruskiego i polskiego narodu na jednej i tej samej ziemi, o jakimś zaś adresie do Bułowa nic mu nie jest wiadomem i adresu takie go prostujący nigdyby nie podpisał.

Przyjmując powyższe sprostowanie do wiadomości, dodajemy zarazem że tembardziej nie mogliśmy odmówić umieszczenia tegoż w naszem piśmie że autor w mowie będącej korespondencyi nadużył naszego zaufania o tyle, o ile że podszył się pod nazwisko funkcyonaryusza kolejowego z prowincyi obcego tej sprawie i nieznającego bynajmniej stosunków krakowskich, a zataił prawdziwe swoje nazwisko, co wykryliśmy dopiero po niejakims czasie, zwracając się do autora korespondencyi w celu pewnych wyjaśnień w tej sprawie. O ile zaś w sprostowaniu p. Martynika jest prawdy, zechcą osądzić jego własni lepiej znający go koledzy biurowi. My bowiem zamieszczając powyższe wyjaśnienia, mieliśmy na względzie zasadę: *Audiatur et altera pars.* (Wysłuchajcie i przeciwną stronę).

Wyzyskiwacz. Kancelista sekcyi konserwacyi Stryj I. Adam Knauer jest niezrównanym artystą na punkcie wyzyskiwania biednych robotników. Ani jeden szeląg nie dostanie się do ich ręki, z któregoby Knauer nie wycisnął swojej dziesięciny.

Za napisanie kwitu porodowego albo pogrzebowego na druku urzędowym, każe sobie Knauer płacić koronami.

Kto upoważnił Knauera do tej dziesięciny i czy c. k. sekcya konserwacyi Stryj I nic nie wie o tym wyzysku i czy c. k. dyrekcya kolei we Lwowie nie zamyśla położyć kresu tym nadużyciom? Panie Guttman protektorze szpiclów i różnych drabów, możebyś raczył wglądnąć w to łajdactwo. ?

Maszynista Szypuła bije! Szypuła otrzymawszy awans z krzyżykiem, naraz poczuł w sobie o kilka atmosfer więcej władzy, godności i siły. Ofiarą tego podniecenia, wywołanego u Szypuły nadzwyczajnym niezasłużonym awansem padł palacz Pstrąg którego Szypuła bez najmniejszego powodu dnia 6 stycznia w podgórskiej ogrzewalni przewrócił i tak niemiłosiernie obił, że Pstrąg zameldował się chorym i ze służby wrócił do domu. Łapownictwo Szypuły i obijanie palaczów, powinnoby znaleść swój wyraz w odpowiednim wyroku dyscyplinarnym, którym z taką samą łatwością zabrał, z jaką mu dał ów awans nadzwyczajny.

P. Horoszkiewicz jednak ze względu na wzorową lojalność Szypuły, mając wobec niego pewne zobowiązania, zapewne nie zechce mu

szkodzić i zamiast dyscyplinarny faworyt jego przy najbliższym awansie dostanie znowu krzyżyk

Szypuła zjadł szynkę i skarży. Dnia 25 stycznia b. przed sądem powiatowym w Podgórzu odbyła się rozprawa pod przewodnictwem sędziego Niemczewskiego, której przedmiotem była szynka zjedzona swojego czasu przez maszynistę Szypułę, a ofiarowana temuż jako kuban przez żonę palacza Badziocha, a którego Szypuła oskarża o oszczerstwo z § 488 u. k. dla tego że Badzioch przesłuchiwany w tej sprawie w drodze administracyjnej z powodu dyscyplinarki wytoczonej Szypule za kubanierstwo, zeznał: że od żony swojej dowiedział się że w czasie kiedy jako palacz jeździł ze Szypułą w charakterze funkcyonaryusza podwładnego, żona jego dała kubana p. Szypule za którego tenże — pytając się następnego dnia: ile kosztował wieprzek z którego szynka ta pochodzi, — podziękował serdecznie oskarżonemu za życzliwość i pamięć.

Wśród objawów wesołości, wywołanej u dosyć licznego audytoryum wywodami maszynisty Szypuły, który utrzymywał: że już dosyć szynek zjadł w swoje życiu, tylko o szynce Badziocha nic mu nie wiadomo, że jej nie jadł, nie wie jaki ma smak i że Badziochowi nie dziękował, a skarży go zaś dlatego, bo z dyrekcyi otrzymał taki przykry nakaz i gdyby nie ten nakaz, to Szypuła ani nie myślałby o jakiejś skardze.

Obrońca oskarżonego dr. Ehrenpreis stawia wnioski w kierunku przeprowadzenia dowodu prawdy: że Szypuła dostał i zjadł szynkę Badziochową, wiedząc o jej pochodzeniu, dziękował bowiem ze nią właścicielowi. Sędzia atoli uważał dowód prawdy za zbyteczny, gdyż po zaprotokołowaniu powyższych wniosków, Badzioch uwolnił w zupełności od winy i kary, skazując równocześnie Szypułę na ponoszenie kosztów procesowych. Tymczasem Szypuła nie ma czem wykazać swej niewinności w obec dyrekcyi kolejowej.

Trzeba być skończonym łotrem, aby przyjąć kubana, zjeść komuś szynkę wartającą co najmniej 20 koron i nie dosyć że skarżyć potem niewinnego człowieka jako oszczercę ale w dodatku oświadczyć gotowość zaprzysiężenia przed sądem, że nawet nie wąchało się szynki takiego pochodzenia.

Takich „towarzyszów“ zdobywa sobie organizacya Kaczanowskiego, a organ jej *Kolejarz* ani nie piśnie nawet o tym strasznym wyzysku robotników, dla których rzecz wartająca 20 koron jest nieraz oszczędnością z całego roku ciężkiej pracy. Jeżeli Szypuła dobrowolnie nie zwróci Badziochowi wartości pochłoniętej przez niego szynki, to mamy nadzieję że c. k. dyrekcya zmusi go do tego. Zresztą w swoim czasie wrócimy jeszcze do innych sprawek pana Szypuły.

Domorosły germanizator. „Sumienność“ służbowa w nieznanych dotychczas objawach datuje się dopiero u pana nadkomisarza Löwensteina od czasów niefortunnych procesów przyjaciela jego Podrackiego. Procesy te napędziły takiego strachu panu nadkomisarzowi, że tylko słuchał, rychło tam gdzieś i jego nazwiska nie połączą z tą aferą. — Na szczęście wszystko przeszło szczęśliwie. Pan nadkomisarz odetchnął i postanowił sobie być „najsumienniejszym egzaminatorem, nie czułym na żadne uboczne wpływy. Precz z mamoną! precz z kubanami! Miłsza mi moja złotokołnierzowa posada pomyślał p. Lobenstein i stał się niewzruszonym jak skała. Stał się surowym dla egzaminowanego personalu, a szczególnie surowym na punkcie wymagań co do znajomości niemieckiego języka nawet u tych kandydatów, którzy tego języka w całej swej karyerze kolejowej nigdy nie będą potrzebować. Miałżeby pan Lobenstein kokietować obecnego ministra kolejowego, który jako poseł objawiał wielką niechęć do narodowości niegermańskich. Miałżeby p. Lobenstein liczyć na to że w panu Derschacie także jako ministrze kolejowym nie przygasł ów nieprzychylny dla nas sentyment?

Przed kilku dniami p. Lobenstein spalił wyłącznie tylko z niemieckiego języka dwóch prowizorycznych konduktorów pełniących służbę hamulcowych a mianowicie Kondziołkę i Goryla. I kosztem tych dwóch biednych polskich robotników, pan Lobenstein chce sobie zaskarbić względy ministra?

Raporcik do albumu domorosłych hakatystów. Wspominaliśmy już, że mamy przy kolei kanalie, które nie będąc do tego ani obowiązane, ani zmuszane, wolą raczej posługiwać się śmieszną łamaną niemczyzną, aniżeli polskim językiem w raportach urzędowych, gdyż ludziom tym wydaje się, iż taki nędzny niemiecki język stawia ich wyżej w oczach władz i przełożonych, aniżeli dobra i zrozumiała polszczyzna. W Jaśle do tego rodzaju indywiduów prócz nadkonduktora Pelczara należy jeszcze konduktor Gancarz, którego niemczyznę poniżej reprodukujemy:

„Rapport Nr. I bei Zug Nr 1386 am 15 Dezember 1906“

Locomotivführ Stengl anbefoll in Station Jasło dem Heizer Ladislaus Kubiemec soll Dampfbeheizung aufmachen, trotzdem Heizer Kubiemec gleich nach ausfahrt von Station Jasło und von Zagorzany bis Wola — Łużańska Dampfbeheizung zugemacht Bei Kelte temperate in Jasło 5 und Zagorzany 11 R. habe ich gar nicht manipulirt.

Bitte k. k. Staatsban Direktion um Aushilfe, weil ist nicht das erste mal, dass die Heizer verweigt Befehle seiner Locomotivführe.

Stróże am 15 Dezember 1906.

Franz Gancarz Zugführer.

Otóż w kilku zdaniach, których połowa składa się nawet z polskich wyrazów, Gancarz zrobił przeszło 20 błędów gramatycznych i ortograficznych, pomijając już ohydę, którą gdyby jakiś pies niemiecki połknął, natychmiast zdechł y z niesmaku i obrzydzenia.

Sport humanitarności p. Wróbla. O p. Wróblu pisaliśmy już wiele pięknych rzeczy. Swojego czasu podziwialiśmy jego muzykalność, mimo że wróble nie zwykły pięknie śpiewać. Pisaliśmy także i o jego działalności w fundacyach jubileuszowych, których pan Wróbel jest prezesem. I właśnie tą częścią jego działalności nie możemy się zachwycać, członkowie bowiem tych instytucyi humanitarnych mają tak wiele usprawiedliwionych żalów w tej materyi, że kiedyś wypadałoby jej poświęcić osobny numer „Nowego Kolejarza“.

Przedewszystkiem na razie chodzi o to że jedni i ci sami funkcyonaryusze od szeregu lat co roku pobierają stypendya z tych fundacyi, podczas gdy inni obarczeni aż do 8 dzieci również od szeregu lat czynią starania o uzyskanie zapomóg z tych fundacyi, mimo to dziwna rzecz, regularnie co roku otrzymują stereotypową odpowiedź:

Podanie niniejsze zwraca się z załącznikami, gdyż prośba dla braku funduszów uwzględnioną być nie mogła.

Podobno, słyszeliśmy że trzeba mieć protekcyę u której z pań komitetowych, aby być godnym takiej zapomogi.

Mocno wierzymy tym pogłoskom, bo tam gdzie nie litość, nie serce nie uczucie, ale zwykły *sport* i manja popisywania się humanitarnością z cudzej kieszeni odgrywa główną rolę, inaczej przecież być nie może.

Wydawca: Tomasz Tokarz. — Odpowiedzialny redaktor: W. Bachowski   Drukiem S. L. Deutschera w Podgórzu.